

СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА.

И још једна реч о траси пруге Марћих Зајечар преко Обрадове Столице!

Тунел под Обрадовом Столицом изнео је према мојој, у г. 1905-тој предложеној, траси 1620 м. дужине; но сада је линија *измењена* тако, да тунел износи за 300 м. више, т. ј. неких 1920 м. Ова измена учињена је у тој цељи, да се на Вел. Сувају изађе *што ниже* изнад реке, чиме се постиже *знатна уштеда* на једно 3.5 км дужине на земљаним и вештачким радовима, идући низ Вел. Сувају. Ову измену нагласио сам већ у моме извештају дирекцији од 16 јануара 1906 год. и у моме чланку „још једна реч у дванајестом часу“ и т. д. у 12 бр. Српског Техничког Листа од 25. марта 1907 год.

Ну, овом изменом трасе не само, што се тунел знатно *продужио* но ово продужење све пада у *црвени пешчар*; мораће се дакле на том месту тунел *озидади*, што исти опет знатно *поскупљава*.

Ну ако се *осовина тунела скрене при излазу још мало на исток*, (неких 100 до 120 м.), задржавајући при улазу, у „Свињарском“ потоку, садашњи положај код км. 29 + 550: пашће излаз из тунела на Вел. Суваји у једну дубоку јаругу, која скоро паралелно са осовином тунела иде. Тиме би се *не само скратио тунел* за неких 100 до 105 м., но би се *скратио знатно и тунел у црвеном пешчару*, јер у том правцу држи кречњак ближе до Сувоје (на северо исток), *уштедило* би се дакле *најмање* за 200 м. *озиђивања тунела*, које обе уштеде у најмању руку могу изнети *120 000 до 130 000 динара*, неузимајући у обзир ни ту важну околност, *што ће се тунел за 100 м. краћи моћи и за 2--3 месеца раније свршити*. И то није на одмет при толиком задоцњењу на овоме послу.

Овим скретањем осовине тунела смањи-

ће се уједно и кривина при улазу у тунел, и при излазу на Вел. Сувају (на км. 30+800) не мора да се пређе Вел. Суваја *двапут*, нити да се додирне брег на њеној *десној* обали, — који је изречно *клизави црвени* пешчар, — но биће довољна једна мала *корекција* Вел. Суваје, и линија ће остати све на *левој обали*, разуме се тако исто ниско, ако не и ниже, као при садашњем пројекту. Ту би се *уштедела* опет 2 моста на Вел. Суваји, т. ј. *најмање 15 000 дин.* свега би се *уштедело* дакле *на 130 000 до 140 000 дин.*

Да ово саопштим јавности, побудила ме је та околност, што изгледа, да се хоће на сваки начин да представи моја траса преко „Обрадове Столице“ *као најскупља* и да се за исту истера бар она, и сувише *претерана и ничим неоправдана* цена од 2,780 000 дин. коју је била за исту трасу израчунала априлска комисија г. 1906-те, као што је то саопштено у „Срп. Техничком Листу“ бр. 19. од 11. маја о. г. на стр. 176., у којем је извештају цена тунела 1620 м. дугачког на мојој траси под Обрадовом Столицом стављена сумом од 1,385.000 дин. т. ј. по *855 динара од метра*; била је дакле *намерно и навлаш у некорист моје трасе* за неких *53% повећана*.

Зато сам сматрао за своју дужност, да обратим пажњу надлежних и јавности техничке на ову ствар, да се тамо неби бацио у ветар толики новац узалуд, и да би се *довршење* исте пруге ускорило.

у Смедереву,

18. маја 1908 год.

Јован Јирачек

з. с. шеф-инжењер окруж. одбора
у Смедереву.

Честобродичке трасе.

Уредништво је добило овај одговор на чланак „Мало више светлости у послове око Честобродице.“

Уредништву

Српског Техничког Листа.

У 18. броју Српског Техничког Листа од 4. овог месеца а под потписом господина Н. М. штампало је Уредништво чланак под насловом „**Мало више светлости у послове око честобродичке трасе**“, у коме је између осталог навело, како је 5. децембра 1905. год. Министар Грађевина г. Влад Тодоровић, одредио комисију, којој ставља у задатак, да упореди тада већ обележену трасу преко Вешала и Столица на Кривом Виру са трасом преко Обрадове Столице, наводећи у исто време и имена свију одређених чланова ове комисије.

Одмах затим, штампан је у главним потезима изопачени садржај овог комисијског извештаја овим речима:

„Већина поменуте комисије поднела је господину Министру свој извештај у коме у главном е при ма прву трасу, јер у прилогу те трасе наводи врло многе разлоге а на штету трасе г. Јирачека. Па чак саставља и приближан предрачун који испада у корист прве трасе, јер је нађено да ће та пруга бити јефтинија за неких 612 000 динара.“

„Са овим се мишљењем већине није сложио само један члан комисије и одводио је своје мишљење наводећи своје разлоге у корист трасе г. Јирачека и наводећи: шта све већина комисије није била узела у обзир при оцени терена, на којем се развија прва траса. Сасвим је природно да се није сложио ни са предрачуном коштања. Нарочито је тај члан комисије у свом одвојеном мишљењу обратио пажњу, да би се саобраћај на прузи преко Вешала и Столица врло често прекидао услед сурвавања: јер је с једне стране земљиште честобродичко кроз ровито а с друге стране махом окренуто северу, те би било изложено свима непогодама, сметовима и ветру. Док је на против, земљиште трасе преко Обрадове Столице окренуто југоистоку и југозападу, дакле обасјано сунцем, а поред тога земљиште је кроз чврсто и стално.“

„И већина и мањина тражили су једногласно сондажу.“

„До дефинитивне одлуке већина није дошла, јер је било тешко упоредити већ готову обележену трасу са трасом која тек у скици постоји на хартији. — И зато предлаже студију трасе уз Грзу, садање напуштене трасе, студију измена на траси преко Вешала, и да г. Јирачек изради потпуно свој пројекат.“

„У одвојеном мишљењу свом поменути члан комисије такође је мишљења, да г. Јирачек довр-

ши свој пројекат и простудира варијанте наведене у одвојеном мишљењу не би ли се добили подеснији успони ма и по цену већих радова.“

„Сем овог одвојеног мишљења пок. инспектор Коста Живковић, додао је извештају комисије већине и свој додатак, у коме је изложио већ поменути предрачун за једну и другу трасу“, и најзад на завршетку извешћа напред именоване комисије наведен је још и овај важан закључак пишчев:

„Клица пројекта трасе уз Грзу дакле је у извештају већине ове комисије.“

Даљи опис тога догађаја у поменутом чланку после рада именоване комисије не тиче се ниуколико исте, те о томе неће бити овде речи.

И сам наслов овога чланка као и тежња уредништва, да се унесе мало више светлости у послове око честобродичке железничке трасе оваквим изопачењем извештаја поменуте комисије, којој сам и ја имао час да припадам, није ниуколико постигнута, јер је сем имена чланова ове комисије, све остало што се о њеном раду и извештају у поменутом чланку наводи кроз неистинито престављено.

Да бих то доказао, ја ћу од речи до речи цитирати овде најпре наређење Министра Грађевина госп. Влад. Тодоровића о саставу и дужности поменуте комисије а затим ћу изнети, — такође од речи до речи — целокупан извештај поменуте комисије чије сам верне преписе задржао за се још у своје време при самом раду комисије, па ћу после прећи на упоређење комисијског извештаја, тачке по тачке, са предњим наводима из поменутог чланка, којим се жели, да се унесе више светлости у послове око честобродичке железничке трасе.

I

Наредба Министра Грађевина о саставу комисије и њеноме задатку Дир Бр. 24165. гласи:

Дирекцији

Ради прегледа терена, на коме је г. Јирачек инспектор Дирекције положио нову трасу за прелаз преко вододелнице Тимока и Мораве од Клачевице до испод Кривога Вира, одређујем исту комисију, која је пређе самном прегледала трасу од Вешала до столица осим г. Пујића.

Осим тога, прегледаће комисија у повратку и од садање трасе оне делове, који би евентуално били напуштени ако се нова траса усвоји, а то су испод Кривога Вира до Столица и од Вешала до Клачевице, те да на тај начин буде у стању, да ми поднесе извештај о добрим и рђавим странама једне и друге трасе, рачунајући обе од

рачвања код Клачевице па до саставка њиховог између Кривога Вира и Букова.

Г. Милашиновић начелник издаће потребне наредбе, да се овај посао што пре сврши. Г. Г. Божићу, Ј. Стефановићу и К. Јовановићу саопштена је ова моја наредба а г. Милашиновић саопштиће им време поласка.

5/XII-905. г.

Београд

Министар Грађевина

Влад. Тодоровић. с. р.

II

Извештај комисије о трасама; Клачевица — Столице — мост на Суваји — и Клачевица — Обрадова Столица — мост на Суваји испод Кривога Вира, гласи;

По наредби Господина Министра Грађевина Дир. бр. 24165. од 5. овог месеца, комисија је извршила најпре преглед терена, на коме је г. Јирачек привременни инспектор, положио трасу преко Обрадове столице а по томе је прегледала делове обележене трасе Столице — Стража — лева страна Калафата — и Вешало — Клачевица до рачвања.

Потписати су нашли следеће:

I

Траса преко „Обрадове Столице“ одваја се од км. 19 обележене трасе на десно са минималним радијусом од 100. м¹ и повраћа се да десну страну Виљевца према Клачевици и излази на В. Пољану; успон теренски на првих 960 м. износи око 20 ‰ а на следећи 960 успон је теренски 24 ‰, што са отпорима због оштрих кривина од 100 м-радијуса чини на првом делу 25 ‰ а на другом делу 29 ‰.

Иза В. Пољане замишљена је станица „Клачевица“ дужине 260 м. у успону 2,5 ‰ са водостаницом.

На овом делу ове трасе терен је стеновит—кречњак — и добар за спровођење трасе повољан; радови су незнатни изузев само одвајање, где је усек и пробијање стеновитог окомка над Клачевицом.

Од станице „Клачевица“ траса прелази у слив Крћеве реке развија се у успону од 8 ‰ на 775 м. и даље у успону од 20 ‰ resp. 25 ‰ на дужини 1800 м. по врло повољном и добром терену до Скоричке косе, коју траса пробија са тунелом дужине 260 м на коти 430 м.

Ово је први знатнији рад на овој траси.

Излазећи из овог тунела траса је положена у теренском успону 20 ‰ (са отпорима 25 ‰) на дужини од 450 м. а даље на дужини 4410 м. у теренском успону 25 ‰ што са отпорима чини пуних 30 ‰ а даље на 560 м. у теренском успону 21,5 ‰ (са отпорима 26,5 ‰) до другог тунела испод Обрадове столице.

Излазећи из првог тунела кроз Скоричку косу, траса већ наилази на јаче испресецан стеновит терен — опет кречњак — са оширијим косинама где су радови знатнији: дубоки усеци у стени и високи насипи

а траса је састављена из све самих кривина минималног радијуса 100 м. са кратким и минималним међуправама, што је на плановима учртано писаљком.

Комисија је могла да прати трасу до пред „Летњак“ скоро потпуно, а одавде је до другог тунела под Обрадовм столицом, због врло сломног терена и рђавог времена само парцијелно.

Ради прелаза вододелнице Мораве и Тимока предвиђен је тунел, од са 1500 м. дужине, кроз Обрадову Столицу и на коти са 560 м.

Потписати су са разгледањем утврдили, да је терен над овим тунелом од улазног до близу излазног портала, кречна стена са многим вртачама, и судећи по томе, што се у В. Суваји одмах појављује црвени пешчар, оне исте формације као и у Честобродици, то је можда овај кречњак на подлози црвеног пешчара. Кречна стена није компактан масив.

Излазећи из тунела овог, траса се развија даље на левој страни В. Суваје у теренском паду 25 ‰ (са отпорима у кривинама 30 ‰) на 3280 м. до ушћа М. Суваје, прелази поредне потоке и јаруге у висинама око 12 м. над долином, а саму М. Сувају прелази објектом — вијадуктом око 18. м. висине показивању г. Јирачека.

У В. Суваји терен који просеца траса формације је глиновитог црвеног пешчара као и у честобродици, а на два три места констатовано је попустљиво земљиште услед клизања.

Од ушћа М. Суваје на даље положени полигон ове трасе иде левом страном Суваје у теренском паду 22 ‰ (resp. са отпорима 27 ‰) на дужини 1430 м. до ушћа Клењарског потока, докле је по г. Јирачековом полигону извршено и тахиметрисање.

Све податке у цифрама, наведене до сада, саопштио је комисији г. Јирачек из његових бележака.

Одавде даље низ Сувају ова траса имала би остати све на левој страни Суваје а у висини 12 до 15 м. изнад дна долине, док не дође до близу Лозице. За овај део трасе постоје снимања и ситуациони планови из године 1895 и 1896.

Терен је у Суваји стеновит кречњак — обрастао проређеном шумицом са наизменично стрмнијим и блажијим косинама, оштрим превојима и окукама.

На овом делу трасе до близу Лозице радови би били све вештачки радови у стени местимично са потпорним зидовима.

Кад се изађе у равницу пред Лозичком црквом терен је раван и врло повољан за трасу све до утока Суваје у Тимок, где би се ова траса могла спојити са већ обележеним трасом.

II

На деловима обележене трасе: Столице — Стража — мост на Суваји и Вешало — Клачевица, потписати су нашли ово што иде:

1.) Од постаје „Столице“ на коги 579 м. траса је обележена на страни Пониквичког вр'а до Гарског потока у теренском паду 14‰ и 20‰ а одатле до постаје „Стража“ у приближно нешкодљивим успонима од $2,6\text{‰}$ до $3,6\text{‰}$.

Терен је на првих 1075. м. лак и повољан са незнатним радовима; на следећи 1600 м. траса просеца стеновит терен кречњака са вртачама, на коме су радови знатнији као и прелаз Гарског потока висине 10 м.

Излазећи из постаје „Страже“ траса се развија на левој страни Калафата према селу Кривом Виру на дужини од 3000 м. по равном и добром земљишту, коме је подлога трошна стена -- бигар са незнатним радовима све до двокраке јаруге Бурдеља, где су на дружини од 500 м. само знатнији земљани радови и два дужа покривена пропуста отвора 0,60 м, под насипима висине око 11. м.

Одавде траса је положена даље низ лево страну Калафата на дужини од 4000 м. по нешто стрмнијем земљишту терцијера на коме су на два — три места незнатне дужине примећени знаци клизавог земљишта — влажан терен — но које се не може сматрати, као рђаво, јер се незнатним радовима може лако осушити и осигурати.

На овом делу а до пројектоване станице Криви Вир, траса се налази тако рећи у терену са малим земљаним радовима. Станица Криви Вир — као и постаје Вешало, Столице и Стража положена је повољно поред самог друма Параћин — Зајечар према захтевима за сваки саобраћај.

Између станица „Стража“ и „Криви Вир“ траса је положена у поду од 27‰ са отпорима местимично само 28‰ .

Од станице „Криви Вир“ до моста преко Суваје, где се обе трасе могу спојити, терен је на дужини 1300 м. потпуно раван и за трасу повољан.

2.) Од постаје „Вешало“ ка Клачевици терен је на дужини од 3400 м. потпуно добар и погодан за трасу са не великим радовима, изузимајући објекат преко М. Клачевице (Станојчине падине) који је предвиђен у облику вијадукта са три засведена отвора од 10 м. и висине 20 м.

Од М. Клачевице до рачвања обеју траса терен је за ову трасу истина делом стеновит — кречњак — али лак и добар на дужини око 1000 м.

Да би комисија била у стању, да по наредби Господина министара изнесе добро и рђаве стране једне и друге трасе, потребно је, да се овим излагањима дода ма и најкраћи опис терена и трасе Вешало — Столице.

Овај део трасе дужине 7. Км пресеца терен највећим делом формације црвеног пешчара. Комисија ће овде навести само знатније радове на овоме делу трасе.

Од постаје „Вешало“ на коти 445,40 м. од Км. 23 + 400 пројекта развија се на левој страни М. Че-

стобродице са стрмим косинама пресецајући Пепељарски поток насипом око 18,7. м. високим. Самањачки поток вијадуктом високим 27,4. м са три засведена отвора од 10. м; четири јаруге са насипама висине између 11 и 16 м. По овоме траса на Км. 27 + 127 прелази М. Честобродицу насипом високим 22,6. м. на десну страну и пробија Лубодерску косу једним тунелом од 80. м. дужине, затим на Км. 28 + 320 прелази Мијајлов поток вијадуктом дугачким 50. м. а висине око 31. м. и ово је највећи рад на овоме делу трасе.

На овом делу трасе од Вешала до Столица успони су повољнији, око 20‰ , но на делу Д Мутница — Вешало, где су успони у кривинама $R = 100 \text{ } 230 \text{ } 00$ дакле са отпорима мах 28‰ .

Према свему досадашњем комисија је дошла до ових главних карактерних црта обеју траса:

1.) Траса преко „Столица“ има меродаван успон 28‰ ; траса преко Обрадове Столице има, према подацима добивеним од г. Јирачека, меродаван успон 30‰ .

2.) Траса преко Столица прелази вододелницу између Мораве и Тимока на најнижем месту отворено без икаквих радова; траса преко Обрадове Столице пробија вододелницу са дугачким тунелом дужине са 1500. м.

3.) Траса преко Столица провлачи се већином поред и у близини друма Параћин Зајечар; траса преко Обрадове Столице, од рачвања до спајања између Кривог Вира и Лукова пролази пуне пределе, далеко од свију насељених места и саобраћајних праваца.

4.) Траса преко Столица пролази 7 Км. тешког терена формације црвеног пешчара са знатним и великим радовима. На траси преко Обрадове Столице имао би се саградити врло дугачак тунел кроз брдо прожмано многим и дубоким вртачама, те би и грађење било са великим тешкоћама скопчано; тунел би морао бити обложен а на по неким местима можда јаким профилима зидовима.

Поред овога траса преко Обрадове Столице пресеца такође терен формације црвеног пешчара у М. Суваји на дужини од преко 3 км. са знатнијим радовима, а по утоку М. Суваје траса би имала само вештачке радове у стени местимично са знатним потпорним осигурањима.

5. На траси преко Столица, од рачвања код Клачевице до састава код моста на Суваји испод Кривог Вира, положене су згодно и за саобраћај неизбежне постаје: Вешало, Столице, Стража и Криви Вир. На траси преко Обрадове Столице има само две станице Клачевица и Криви Вир у одстојању са $19+900\text{km}$. где максимални успони достижу са отпорима 30‰ , те би вршење јачег саобраћаја у случају мобилизације или рата било немогуће, и

6. Дужина обеју траса разликује се само за са 500—600 м. и то траса преко Обрадове Столице била би краћа.

Са овим је у главном одговорено на питање, које је Г. Министар Грађевина изволео поставити комисији.

Остало би да се упореди коштање обеју траса, како у погледу грађења, тако и у погледу одржавања и експлоатације. Комисија је мишљења, да би било неоправдано говорити о коштању све догле, док се за обе трасе не изради детаљан предрачуна, а за трасу преко Обрадове Столице још и траса у плану и подужни профил.

Не упуштајући се у оцену, која је од ових двеју траса боља, комисија сматра за дужност, да упозори Господина Министра, да би с погледом на важност предмета било потребно: да се одсеку за грађење нареди, да простудира измену трасе Вешало—Столице са тунелом у Вешалу и Столицама. Исто тако, било би добро да се изврши студија за једну трасу, која би ишла уз Грзу па Гарском падином ка Стражи.

Како студију измене трасе Вешало—Столице,

тако и студију трасе уз Грзу, треба по нахођењу комисије, вршити једновремено кад и израду плана профила и предрачуна за трасу преко Обрадове Столице.

децембра 1905. год.
у Београду.

Чланови комисије.

М. Милашиновић ср.

начелник железничке дирекције;

М. Ј. Божић ср.

начелник Мин. Грађевина;

Ј. Стефановић ср.

проф: универзитета с одвојеним мишљењем

К. Н. Живковић ср.

инспектор жел. Дирекције са ниже изложеном допуном,

В. Н. Вуловић ср.

виши инжењ. жел. Дирекције,

К. П. Јовановић ср.

виши инжењ. Мин. Грађевина.

(свршиће се)

М. Ј. Божић.

О реформи наше железничке тарифе.

(Наставак)

В. — Аустро-Угарске железнице

	дин. годишње
Аустриске државне	11 770 000
Фердинанд нордбан	2 660 000
Друштво Аустро Угарских жел.	10 510 000
Северо западне железнице	4 960 000
Друштво јужних железница	5 615 000
Угарске државне	10 790 000
Свега аустроугарске ж.	46 305 000

Ви се резултати могу дискутовати у толико пре што је за све железнице узета иста мера од 5 сантима. Али се аутор надао да ће овај његов рад изазвати разне дирекције да саме за своје железничке мреже срачунају тачније дефиците које имају на транспорту детаљне робе.

И доиста одмах после публикације ове студије проучио је ово питање за Виртембершке железнице по другој методи г. Mülmann.

Да не би морили читаоце и са том методом ми ћемо навести само главни резултат.

Г. Mühlmann налази да је губитак по тонском километру на Виртембершким железницама око 3 сантима.

Губитак дакле заиста постоји и ако је тарифа за бирну робу сразмерно велика.

Да напоменемо још да Винтембершка железница има врло велики проценат збирне робе а нема великог транзита нити има станица за претоваривање, те према томе губитак долази услед врло лоше употребе вагона при детаљној експедицији.

Као што се из свега досадашњег види; железнице фактички губе на овој врсти пошиљака и зато би с гледишта рентабилитета пре имало смисла повисити цене за то но их обарати. Али што то нису учиниле до сад железничке управе разлог је што та врста пошиљака игра видну улогу у народно економним односима онако исто као и пошта и телеграф на којима многе државе такође губе знатне суме (н. пр. Енглеска нарочито на телеграфу)

Зато ће и Српска државна железница свакојак задржати досадашње цене транспорта за ту врсту робе.

Тарифа за брзовозну робу.

Брзовозна роба носи железницама сразмерно мали део прихода и као што смо у претходном чланку описали на транспорту те врсте робе железнице махом губе т. ј. не истерују ни потпун трошак око превоза.

Транспорт робе брзим возовима има више народно економског значаја па с тога у састављању

тарифне стопе не може главну улогу играти питање о рентабилитету. Да је доиста тако моћићемо видети по том што нема јединства у тарифирању брзовозне робе код разних држава.

Српска тарифа брзовозне робе израђена је по шаблони Аустро-Угарске.

Разликују се три класе:

- 1) Роба која путује пуном возарином
- 2) Роба „ „ „ умереном „
- 3) „ „ „ се враћа као амбалажа.

Прва плаћа по километру и тони

0, 30 дин. друга 0, 20 а трећа 0, 15 дин.

У робу под 2 рачуна се у главном храна (псврће воће, месо и. т. д.)

Још се плаћа и манипулациона такса од 2 дин. по тони.

Белгиска брзовозна тарифа је јефтинија и тако удешена, да основна цена вожња спада с даљином.

Немачка најскупља тарифа за појединачне пошиљке (Stückgut) (или како је код нас називају: дењчана роба), износи 0,275 динара по тонском километру. Иначе брзовозна роба у пуним вагонима плаћа 0,17 дин. по тонском километру.

Манипулациона такса износи 1,5 динар по тони.

У француској за брзовозну робу ове врсте која се у нашој тарифи помиње плаћа се највише 0,24 дин. по тонском километру али је цена све мања по километру у колико даљина расте. — Манипулационе таксе изnose највише 1,86 дин. по тони.

Италијанска брзовозна тарифа много је скупља но наша, јер се плаћа по тонском километру између 0,565 дин. и 0,452 дин. Само за новац и артије од вредности ниска је тарифа.

Међутим за брзовозну робу у пуним вагонима има особена цена 0,90 дин. по вагонском километру.

Манипулациона такса износи 2,25 дин по тони.

У Русији се плаћа за брзовозну робу, рачунећи и државну порезу на ту врсту транспорта 0,585 динара

кад су пакети испод 3 пуда (48 килогр.), а 0,487 дин. кад је тежина преко три пуда.

За Аустро-Угарске железнице напоменули смо да као и Српске разликују три класе брзовозне робе.

а) нормалну класу

б) Класу умерене возарине где долазе у главном животно намирнице и најзад

в) класу за ствари у којима је била пакована роба (Emballge).

Цена по тонском километру опада с даљином

ДАЉИНА	Возарина за брзовозну робу	
	нормална	умерена
од 1 50 километара по:	0,1440	0,072
„ 51—150 „ „	0,1392	0,0696
„ 151—300 „ „	0,1244	0,0622
За сваки килом. преко 300	0,1200	0,0600

Манипулационе таксе од 80 километара изnose 0,72 дин. за нормалну робу а 0,36 за робу с умереном возарином. Преко 80 километара те су цене: 0,95 и 0,48 динара.

Швајцарске железнице наплаћују за брзовозну робу по тонском километру 0,17 до 0,135 динара а поред тога манипулационе таксе по тони између 2,00 и 1,00 динара.

Као што се види има железница с врло високом а и с врло ниском брзовозном тарифом,

Наша брзовозна тарифа већ спада међу скупе тарифе и ми мислимо да би, ако ништа друго, требало бар тарифну стопу друге врсте робе (животне намирнице) спустити онако као што је у Аустро-Угарској.

Овај би поступак неминовно изазвао многоживљи промет ове врсте робе нарочито ако би се дала још специјална тарифа за ту врсту робе у пуним вагонима. А оно би повећало и железничке приходе.

(наставиће се)

Извештај XIX главном скупу Удружења српских инжењера и архитекта

Стање књијнице, коју је потписати примио укупну, али несрећену и без каталога, у неколико је се побољшало тиме што су сва дела која књијници припадају записана. Срећивању пак књијнице и из ради каталога није могуће приступити због оскудице у месту и погодним полицама за књиге; ако се у буџету за идућу годину могне унети извесна сума за набавку полица и повезивње књига, и ако се новоизабраном управном одбору стави у дужност, да приступи овоме раду, онда ће се временом имати срећена књијница и то ће бити знатна добит за Удружење, јер има вредних и скупцених дела.

Трудом управног одбора успело се је те су за књијницу комплетоване и повезане све године „Српског техничког листа“ од кад излази изузев год. II и VI које се нису могле комплетовати, ну има наде да ће се бројеви, којих удружење нема моћи набавити. Од XVII год. повезано је 3 комада а од 1907 XVIII 14 ком.

Књијници су приновљени страи стручни листови, које је удружење примало у току пршле године и Schweizerische Bauzeitung и Genie Civil повезани су као потпуни. Други листови нису могли бити повезани, јер су и поред најбоље пажње поједини бро-

јеви заостали код господе колега, који су узимали новине на читање и не могу се добавити, те ће се морати купити нови бројеви ради комплетовања и повезивања,

Без великог броја стручних и повремених часописа, који нису комплетни и без малог броја књига

који се воде на реверсу, а удружењу се не враћају; књижница броји 227 дела у 326 свезака.

28 Маја 1908 год.

у Београду

Члан Управног одбора

Драг. Маслаћ

архитект

Наши технички радови.

Нов мост од ојачаног бетона од 12. м. распона.

Господин Министар Грађевина одобрио је, да се по пројекту самоуправног инжењера округа врањског г. М. Јоксимовића сагради мост од армираног — ојачаног — бетона од 12. м. распона система Монијевог, преко Декутинске реке на окр. путу Врања—Сурдулица—Власина.

Предрачунска је сума за извршење овога моста 28057,52 динара.

После моста преко реке Јасенице у Неготини који је израдила фирма Лујполд и Шнајдер из Штутгарта, ово ће бити највећи мост од ојачаног бетона у Србији.

Пошто је до сада у Србији извршено више мостова од ојачаног бетона мањих димензија, који су одлично израђени по пројектима наших инжењера и са нашим—домаћим—радницима, то је врло вероватно да ће и овај мост примити у израду који од наших домаћих предузимача.

Бележећи ово, ми се радујемо што можемо констатовати да се техника и код нас усавршава и корача упоредо са много културнијим народима.

Радећи овако, уверени смо, да ћемо сузбити свако рђаво и погрешно мишљење о спреми и способности наших—српских—инжењера, против којих су се у последње време дигли и звани и незвани и дају свој суд о спреми и способности њиховој.

На завршетку констатујемо, да су се сви до сада извршени објекти од ојачаног бетона, и ако су рађени по пројектима наших инжењера и са нашим—домаћим—радницима, одржали врло добро и ако су преко њих преносени и много већи терети него што је то било дозвољено (10000 кгр.) што све служи за похвалу српских инжењера — пројектаната.

Наш.

Писмо Уредништву

Поштовани Господине Уреднице!

У бр. 21. „Српског Техничког Листа“ од данашњег дана у „Извештају управног одбора удружењу и т. д.“ на стр. 198. налази се реченица. „Сем тога био се пријавио за предавање и г. Јован Јирачек, инжењер, о железници Дунав Јадранско море, али се то предавање морало *одложити* због непредвиђених прилика; међутим је г. Јирачек *променио своју намеру* и држао предавање на другоме месту“

Пошто овај навод не постоји, то Вас поштовани г. Уреднице молим да изволите у идућем броју 22-гом „Српског Техничког Листа“ дати места овој оправци.

Ја „нисам променио моју намеру“ но управа удружења ми је просто 11. фебр. де шпом јавила“, да се предавање — (које је било заказано на дан 14. фебр.)

— због непредвиђених препрека *неможе одржати*.“ И даље *ништа*, ни једне речи, ни писмено ни усмено. Зар нисам морао с правом мислити, да управа у опште *нежели*, да предавање држим?! Зар није било у реду, да се уз ову депешу пошаље и неко *писмено* објашњење, какве су то неприлике, што управу нагоне да предавање одрекне, — и да одреди за исто други дан?! Или да кратко и јасно каже да *нежели* да предавање држим! Пошто није учињено ни једно ни друго, тек по том сам понудио предавање другоме али опет, *јавно* тако да сви техничари, који се за ствар интересовали, могли исто да чују.

25. маја 1908. г.

Смедерево

Јован Јирачек

з. с. шеф — инжењер окружног одбора у Смедереву

В е с т и.

Исправка и допуна. У карти Честобродичких траса, која је приложена 21. бр. нашега листа од 25 маја 1908 год., а у табlici објашњења погрешком цртача изашло је „Јован Јурачек“ мосто „Јован Јирачек“ сем тога у истој табlici изостала су и следећа објашњења ознака:

—○—○—○— Мрка траса 1898, Миша Марковић.
 — — — — — Жута траса 1903. Коста Живковић.
 —х—х—х— Зелена траса 1905. Јован Јирачек.
 ————— Црна траса 1906. Владимир Бабовић. И
 — — — — — црвена траса 1907. Огњан Кузмановић.

Моле се читаоци, да овим сами допуне карту.

Ове омашке десиле су се само стога, што уредништво није добило цртеж на коректуру, а било је принуђено да га прими, јер је лист био већ одштапан и само се чекало на слику (и ако је дата у рад месец дана раније) на да се пошаље читаоцима. Због овога је прошли број задоцнио.

Уредништво

Личне вести.

Указом Њ. В. Краља од 24. маја ове год, уважена је оставка г. Боривоју С. Аранђеловићу инжењеру треће класе железничке Дирекције а постављени су у Дирекцији Срп. Држ. Железница:

За подинжењера прве кл. г. Боривоје Ђурчић дипломирани машински инжењер и за подинжењера друге кл. г. Димитрије Атанасковић дипломирани техничар.

Нови срески путеви Указом Њ. В. Краља од 17 маја ове год. оглашен је за срески, пут од суднице општине Пчеличке до везе са окр путем Крагујевац—Крушевац ниже Г. Сабанте.

Указом Њ. В. Краља од 24 маја ове год. оглашен је за срески, пут који ће се саградити од места Брањаче на окр. путу Ваљево — Рогачица кроз села Сандаљ, Пакље, Стубо и Брезовице до састава са истим окр. путем под Дебелим брџом.

Указом Њ. В. Краља од 3. маја ове год. оглашен је за срески, пут који ће се саградити од Пирота косом Шумије, преко Нишора и Ореовице до везе са окр. путем Пирот — Књажевац код села Темске.

Надзорник радова За грађење петролеумских резервоара потребан је надзорник радова. Тражи се стручност за извршење бетонских радова. Са понудама обратити се предузимачу тога посла на адресу Josef Popelka Civil Ingenieur, Budapest Szecseny utza. 1.

Стечај Управа државних монопола намерна је да на своме плацу у парку Министарства Финансија

на углу Кнез Милошеве и Немањине улице подигне нову грађевину за своје канцеларије, благајне, продавнице и радионице за израду хартија од вредности.

Да би се добило што боље решење за ову грађевину која треба у свему да одговара захтевима помених установе, као и прописима технике, Управа Државних Монопола решила је: да потребне јој начрте добије путем јавне утакмице, на којој могу учествовати сви архитекти Словени.

Награде за скице има три

I награда износи 7000 дин.

II „ „ 4000 „

III „ „ 3000 „

Детаљан стецај објављен је у бр. 116 Српских Новина од 24. маја ове год.

Полустални пропуст на Зеленом Виру на државном путу Ниш — Прокупље оправихе се ове год. по пројекту окр. инжењера г. Д. Милићевића.

Предрачунска је сума 1116,72 дин.

Дрвени мост преко Моравице у Соко Бањи и пропуст испод овога моста на окр. путу Алексинац — Соко Бања — Књажевац, оправихе се ове год. по пројекту окр. инжењера г. Д. Трпковића.

Предрачунска је сума 1675,71 дин.

Камени пропуст од 2.60 м. распона, саградиће се ове год. по пројекту инспектора г. Н. Поповића преко потока Коларца на окр. путу Јагодина — Крушевац.

Предрачунска је сума 6923,17 дин.

Пропуст од 1. м. отвора саградиће се ове године преко Дубоког потока на среском путу Караула — Гуча, по пројекту г. г. В. М. Павловића в. инжењ. и М. Аћимовића п. инжењера.

Предрачунска је сума 3964,77. дин.

Дрвени мост од 10. м. отвора саградиће се ове год. на Дубоком потоку у селу Дубоки на среском путу Глоговац — Војска, по пројекту инспектора г. Н. Поповића.

Предрачунска је сума 2681,03 дин.

Благајникова пошта

Од господе претплатника из Београда примили смо на име претплате за лист, и то:

по 2). дин.

за целу 1908. год.

од г. Андрејевића и комп. банкара и Друштва „Србија.“

по 10. дин.

од г.г. И. Бајлони индустр., Љ. Крсмановића трг., Дирекције Срп. Држ. Железница, Браћа Ђорђевић трг., Ђ. Трифуновића индуст., и Косте Живковића предузимача.

Вестник за Удружење Срп. Инжењера и Архитекта **Нестор Манојловић**, начелник Минист. Финансија у пенз.

Одговорни уредник: **Драгољуб Мирковић** инжењер, управник београдског водовода, Макензијева 4.

Штампаонија К. Ђеђорића и Друга — Београд. Узун Миркова 4.